

The Growing Monument : Park Bijlmermeer, Amsterdam, 1996-1998 : Architekten : Descombes Architectes, Architekturstudio Herman Hertzberger

Autor(en): **Grecuccio, Roberto**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **86 (1999)**

Heft 6: **Prototypen : zur Arbeit von Richard Buckminster Fuller (1895-1983)**

PDF erstellt am: **24.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-64587>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

The Growing Monument

Park Bijlmermeer, Amsterdam, 1996–1998
 Architekten: Descombes Architectes, Genf;
 Architectuurstudio Herman Hertzberger,
 Amsterdam

Zum Gedenken an den Flugzeugabsturz im Oktober 1992 auf ein Wohnhaus im Quartier Bijlmermeer in Amsterdam hat das Genfer Büro Descombes Architectes mit dem Architectuurstudio Herman Hertzberger zusammen einen öffentlichen Park realisiert.

Als am 4. Oktober 1992 gegen 18.40 Uhr eine Boeing der El Al auf ein Wohnhaus in dem im Südwesten Amsterdams gelegenen Quartier Bijlmermeer aufschlug, wurden 24 Wohnungen zerstört und mindestens 43 Menschen getötet. Am 9. Februar 1999 meldete die Westschweizer Tageszeitung «Le Temps», Dokumenten, die während sechs Jahren geheim gehalten worden waren, und den Aussagen eines Angestellten der betreffenden Fluggesellschaft sei zu entnehmen, dass das Flugzeug «eine grosse Menge von Sprengkörpern und Munition, giftige Produkte sowie flüssige, leicht entzündliche Gase» transportiert habe.

Das Büro Descombes Architectes und Herman Hertzberger wurden von der Stadt Amsterdam beauftragt, am Ort der Katastrophe ein Mahnmal zu bauen. Die Idee des Memorials wird zum Ausgangs-

punkt für das Vorhaben, durch die Schaffung eines öffentlichen Raumes eine Umgebung aufzuwerten, die heruntergekommen ist. Es geht darum, dem Ort eine gewisse Qualität zu verleihen, denn in Bijlmermeer hat neben dem Flugzeugabsturz ein weiteres Unglück stattgefunden, nämlich ein städtebauliches.

Der Begriff Quartier ist für Bijlmermeer nicht zutreffend, da er ein dichter bebautes Gebiet bezeichnet, in dem das Verhältnis zwischen offenen und überbauten Flächen enger ist als in Bijlmermeer. Dabei ist Bijlmermeer mit seinen annähernd 100 000 Einwohnern eigentlich eine Stadt für sich. Zu einem guten Teil auf einem gross angelegten hexagonalen städtebaulichen Raster erstellt, hat die Stadt im Grundriss die Struktur eines Bienenstockes. Diese Metapher trifft jedoch nur formal zu, denn es fehlen hier sowohl die

Dichte als auch die Aktivität eines Bienenstockes. Die elfgeschossigen Bauten nehmen gleichsam keine Notiz voneinander; ihr Abstand beträgt zwischen 110 und 180 Metern. Das Netz der Autostrassen ist vom Boden abgelöst und hat keinerlei Bezug zu den Gebäuden. Diese räumliche Trennung von Strasse und Gebäude, die in Bijlmermeer eingehalten wird, führt dazu, dass die Quartierstrasse in ihrer Bedeutung verschoben wird in Richtung einer Autostrasse oder gar Autobahn, das heisst einer reinen Verkehrsader. Diesen Strassen entlang sind in regelmässigen Abständen die kaum benutzten, quaderförmigen Parkhäuser aufgereiht. Die Einkaufszentren unten auf der Erde vermögen keine Kunden anzulocken. Das Ganze schwimmt in einem Meer von Rasenflächen, die nicht nach frischem Gras riechen.

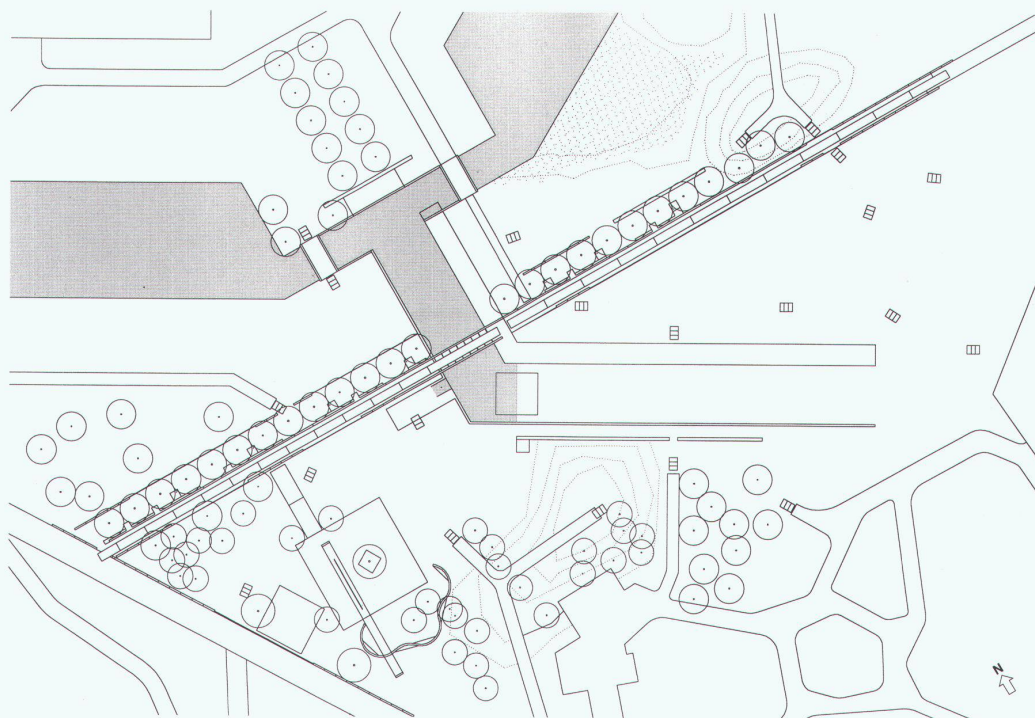
Bijlmermeer ist auch sozial ein



Situation Quartier Bijlmermeer,
 vor dem Flugzeugabsturz

Übersichtsplan der neuen Anlage

Ansicht der Parkanlage von einem
 angrenzenden Gebäude herab





schwieriger Lebensraum. Achtzig Prozent der Bevölkerung sind Nicht-Europäer, die stark von der Arbeitslosigkeit betroffen sind. Mehr als 50 Ethnien – unter ihnen viele Illegale – leben hier zusammen. Angesichts dieser Tatsachen konnte die Chance, die urbane Qualität dieses Gebietes zu verbessern, nur im Außenraum wahrgenommen werden. Das war den Architekten sofort klar, und der Flugzeugabsturz hatte dafür einen Weg geebnet.

Eine über 200 Meter lange Allee verbindet verschiedene Ereignisse, die links und rechts von ihr situiert sind, und gibt eine generelle Richtung an, innerhalb deren aber auch Richtungsänderungen möglich werden. Von der U-Bahn-Station Kraaiennest her kommend, passiert man rechts eine Abfolge von niedrigen Mauern, zwischen denen sich Durchgänge auf eine bepflanzte Promenade öffnen: hier sind hohe

Bäume aufgereiht, begleitet von Strassenlaternen. Die Promenade gleicht einem Garten. Die Bäume sind als Geschenk an Bijlmermeer aus der Innenstadt hierher verpflanzt worden. Mit dieser Geste gibt sich die Stadtgemeinschaft als Ganzes zu erkennen, das als solches zur Heilung der einem ihrer Teile zugefügten Verletzungen beiträgt. Den niedrigen Mauern sind zur Promenade hin Bänke und Betontische beigelegt, sodass sich eine Gruppierung von skulpturalem Charakter ergibt.

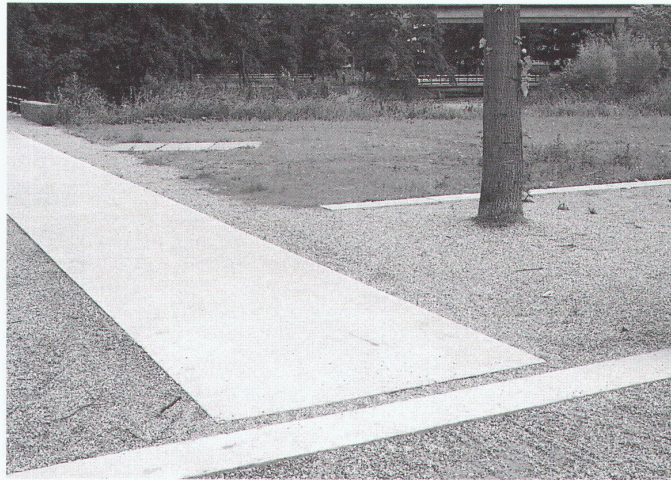
Die Allee und die bepflanzte Promenade verlaufen parallel zueinander, zeigen aber zwei verschiedene Befindlichkeiten an: die Bewegung und das Verweilen. Die unterschiedlichen Tempi sind durch den Bodenbelag veranschaulicht, der Weg erscheint als langes Betonband, das ein Marschtempo vorgibt, während der Kiesbelag der Prome-

nade zu einer langsameren Gangart, zum Schlendern einlädt. Die Behandlung der Allee ist allerdings nicht einheitlich, und der Weg weist verschiedene Texturen auf. Zu beiden Seiten des betonierten Mittelstreifens bilden kiesbelegte Bänder eine Schnittstelle, hier zur baumbestandenen Promenade, weiter vorne zu Grasflächen. An gewissen Stellen bilden schmale Streifen aus Beton den Übergang von der einen zur anderen Belagsart, ein Motiv, das für die Arbeiten des Büros Descombes, in denen die Schwelle eine wichtige Rolle spielt, typisch ist.

Die Allee überwindet nun einen von zwei Wasseradern gespeisten Kanal (das Quartier Bijlmermeer ist von «Bächen» und «Seen» durchsetzt). Die Allee wird zur Brücke und diese Metamorphose wird im Bodenbelag deutlich: Metallplatten bedecken den zentralen Streifen, während die seitlichen Kiesbänder

der Allee einem Betonbelag gewichen sind. Das Überqueren des Kanals weckt Emotionen beim Ortskundigen, denn der Kanal ist eigentlich das verschwundene Wohnhaus, sein im Boden zurückgelassener, riesiger Abdruck, der sein Fehlen sichtbar macht. Mit beeindruckender architektonischer Nüchternheit wird so die Erinnerung an das Unglück wach gehalten. An der Stelle des Aufschlages versorgt ein Brunnen den Kanal zusätzlich mit Wasser: ein Betonrechteck auf Höhe des Bodens, gerade so hoch, dass sich das Wasser langsam in den Kanal ergießt.

Der Abdruck ist eine Zäsur im Gelände, ohne ein wirklicher Einschnitt in der Landschaft zu sein. Es gibt zwei Ufer und nur einen Übergang: die Brücke, aber die beiden Ufer unterscheiden sich nicht voneinander. Trotzdem war der Entscheid der Architekten, das Gelände



Übergang von der Allee
zur bepflanzten Promenade

nicht einfach einzuebnen, sinnvoll. Denn durch den Kanal wird man daran gehindert, sich in alle Richtungen zu bewegen, genau wie durch das Gebäude, als es noch stand.

Der Abdruck im Gelände ist nicht überall gleich tief. An der Stelle, wo der Abdruck ein Knie macht, wird das Wasser immer seichter, weil der Kanalboden langsam ansteigt und zu einer langen Rampe wird, auf der schliesslich Gras wächst und die sich allmählich im Gelände verliert. Die betonierten Böschungen beidseits der Rampe umreissen die genaue Lage des zerstörten Gebäudes. Die eine Böschung erscheint wie eine Stützmauer, während die andere eher wie ein zum Wasser hinunterführender Quai ausgebildet ist.

Jenseits der Brücke werden die Allee und die bepflanzte Promenade weitergeführt. Die für einen Augenblick unterbrochene Verbindung steht wieder, und ein neuer Bezug ist geschaffen zwischen den beiden Ufern. Im Entwurf war von Versöhnung die Rede. Den Architekten geht es darum, das Leben neu zu verweben, die Stücke wieder zusammenzusetzen, auch wenn man danach sieht, wo die Risse verlaufen. Dies wird durch zwei mal ein Meter grosse Schieferplatten im Gelände verdeutlicht, die gleichsam ein Wie-

derauftauchen der alten Wege signalisieren, die beim Flugzeugabsturz ausgelöscht worden sind.

Etwas weiter vorn stösst man zur Linken auf den Teil der Anlage, wo grösseres Gewicht auf die Erinnerung an das Ereignis gelegt wird. Im Zentrum des Eingriffes steht «der Baum, der alles gesehen hat»; unter ihm haben die Quartierbewohner während der Katastrophe Zuflucht gesucht. Um ihn herum wurde ein grosser quadratischer Sockel aus Holzbrettern errichtet; der zu einer Kultstätte geworden ist. Die Quartierbewohner bringen regelmässig Blumen, Pflanzen und Kerzen zur Erinnerung an das Unglück hierher. Hinter dem Baum sind auf einem 45 Meter langen metallenen Portikus Schilder angebracht, auf denen die Namen der Opfer, das Datum und die Zeit sowie einige Worte zum Unfall angebracht sind.

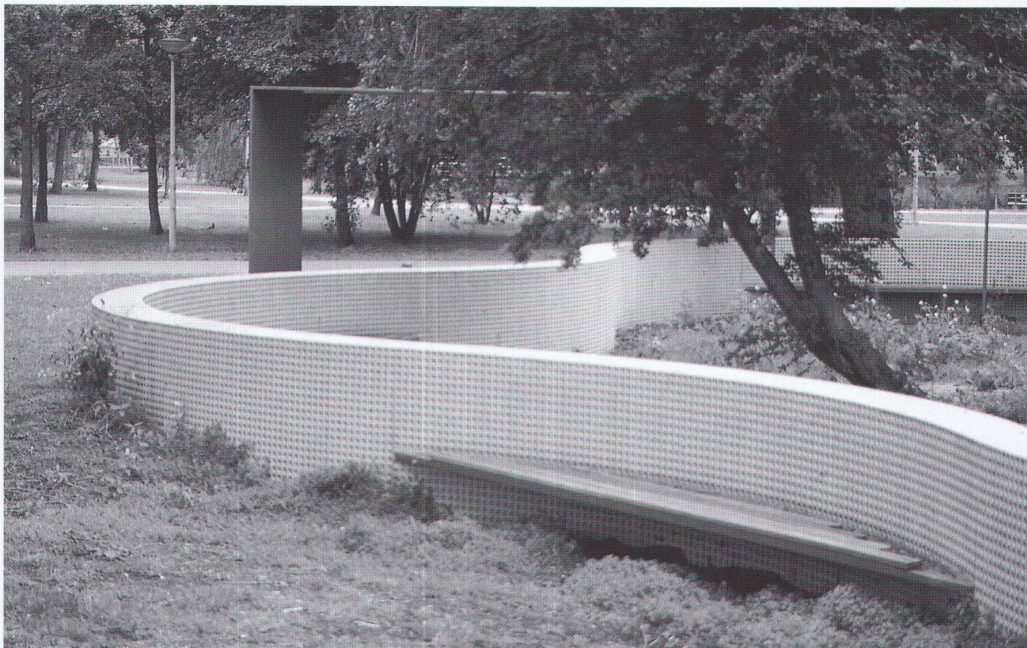
Der Boden besteht aus kleinen quadratischen Platten, in die in regelmässigen Abständen Mosaik aus bunten Teilchen eingelegt sind; er glitzert, vor allem wenn die Sonne darauf scheint. Wie ein Wurmfortsatz zu diesem plattenbelegten Gebiet verläuft auf der angrenzenden Wiese eine lange wellenförmig geschwungene Mauer aus geripptem Beton; Bänke sind ihr entlang angeordnet. Der metallene Portikus setzt

sich dies- und jenseits der Mauer fort und hält so die beiden unterschiedlichen Teile der Anlage zusammen. Eine Einheit ist in diesem Bereich schwer zu erkennen. Die bankbesetzte Mauer lenkt die Aufmerksamkeit, die stärker auf den Baum gerichtet ist, ein wenig davon ab, hat aber gleichzeitig nicht die Kraft, ein Pendant zu ihm zu sein und einen weiteren öffentlichen Raum zu schaffen.

Der Eingriff als Ganzes hält ein subtiles Gleichgewicht zwischen der Absicht, an den Unfall zu erinnern, und dem Bedürfnis, einen öffentlichen Raum zu schaffen, der diesen Namen verdient. Trotzdem tritt der Bezug zum Unglück vom 4. Oktober 1992 im Bereich um den Baum demonstrativer zutage, insofern als er zur Lektüre der Ereignisse anhält. Das Erinnern geschieht vor allem durch das erklärende Wort. In den übrigen Bereichen der Anlage wird eine andere Haltung eingenommen. Die Erinnerung dringt überall in Form von Zeichen an die Oberfläche, Zeichen die über das ganze Gelände verteilt sind und das Gedächtnis durch Orte aktivieren: durch den Abdruck, den Brunnen, die Schieferplatten. Alles wird vielmehr angedeutet als gezeigt. Der Entwurf lebt von der Idee des «growing monument», er beginnt – nach den Worten von Georges Descombes – bei den Spuren des Flugzeugabsturzes, weitet sich aus und webt an diesem Ort einen öffentlichen Raum.

Roberto Greuccio

(aus dem Französischen: Christa Zeller)



Der Baum, «der alles gesehen hat»,
und der metallene Portikus

Die geschwungene Mauer